



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Årsberättelse 2013



Stiftelsens utveckling 2009-2013 (tkr)

Balansdag	2013-12-31	2012-12-31	2011-12-31	2010-12-31	2009-12-31
Bundet fondkap enl balansräkning	183 321	181 899	180 234	178 955	177 887
Bundet fondkap till marknadsvärde	377 908	329 950	310 924	359 997	320 674
Ingångskap omräkn efter KPI index	139 459	139 226	139 304	136 668	133 584
Real kapitalförändring					
ackumulerat värde	238 449	190 724	171 620	223 329	187 090
årets förändring	47 725	19 104	-51 709	36 239	53 084
i % av ing. fondkap.markn.v.	14,46%	6,14%	-14,36%	11,30%	19,92%
Balansomslutning (markn.värde)	405 297	358 619	336 604	385 229	347 732
Placeringstillgångar					
aktierelaterade tillgångar (markn.värde)	287 274	237 648	216 571	275 283	219 710
i % av balansomsl.markn.v.	70,88%	66,27%	64,34%	71,45%	63,18%
ränterelaterade tillgångar (markn.värde)	115 015	117 767	112 945	105 643	115 583
i % av balansomsl. markn.v.	28,38%	32,84%	33,55%	27,42%	33,23%
aktierelaterade tillgångar (bokf.värde)	94 083	92 244	87 788	95 467	81 421
i % bokf. bundet kapital	51,32%	50,71%	48,71%	53,34%	45,77%
Avkastning					
räntor o utdelningar	13 708	16 654	12 791	10 684	10 255
reavinst/reaföruster	4 245	5 857	5 102	2 331	13 778
förändring i övervärden	46 536	17 361	-50 352	38 255	53 283
totalavkastning	64 489	39 872	-32 459	51 270	77 316
i % av ing.balansomslutn. markn.v	17,98%	11,85%	-8,43%	14,74%	26,92%
Adm. o förvaltn.kostn.	3 330	3 257	3 649	3 078	3 041
Bidragsverksamheten	14 248	14 024	11 221	9 550	9 928
% av räntor/utdelningar	103,94%	84,21%	87,72%	89,36%	96,81%
% " " " ./ kostnader	137,29%	104,68%	122,74%	125,55%	137,62%
Indexförändringar					
Affärsvärld.generalindex	23,37%	16,68%	-16,47%	23,14%	46,89%
OMRX Bond All 1-3 years	1,83%	3,10%	5,27%	0,69%	5,12%
KPI	0,17%	-0,05%	1,93%	2,32%	0,93%



Atlantica med fullt ställ på Västkusten. Foto: SXX

Innehåll

Stiftelsens utveckling	2
Året som gick	4
Direktionens ordförande har ordet	5
Historik och bildande	6
Direktionens arbete	7
Personal	8
Bidragsverksamheten 2013	9
Bidragsverksamheten 1972–2013	19
Projekt som stiftelsen stödjer	20
BOKSLUT	
Resultaträkning	27
Balansräkning	28
Notbilaga	30
Revisionsberättelse	41
Stiftelsens Direktion och kansli	42



Fanfarer för de belönade den 15 maj. Foto: T. Dalnäs

Året som gick

Redovisade värden anges i miljoner kronor eller %. Föregående år ()

- Årets direktavkastning 13,7 mkr (16,7 mkr) nominellt.
- Stiftelsens placeringstillgångar:
 - Orealiserat övervärde 194,6 mkr en ökning med 46,5 mkr.
 - Viss omallokering har skett till aktierelaterade instrument. Av årets direktavkastning har 3,6 mkr reinvesterats i kammarkollegiets aktiekonsortium.
 - Bokfört värde för aktierelaterade instrument 94,1 mkr och för räntebärande 115,0 mkr.
- Totalavkastningen 64,5 mkr (39,9 mkr) motsvarar 18,0 % (11,9 %) av ingående balansomslutning till marknadsvärde.
- Real ackumulerad kapitalökning enligt KPI-index sedan Stiftelsens start t.o.m. 13-12-31: 238,4 mkr (190,7 mkr).
- Verksamhetens kostnader: administration och förvaltning 3,3 mkr (3,3 mkr).
- Bidragsverksamheten 14,2 mkr (14,0 mkr) vilket motsvarar 103,9 % av direktavkastningen (84,2 %). Balanserade disponibla medel uppgår per 13-12-31 till 26,1 mkr. Beloppet täcker, med per balansdagen beslutade åtaganden, verksamhetens kostnader för år 2014.

Summa mottagna medel 1973–2013 (mkr)	25,2
Omräknat enligt KPI (se notinledning sid 30)	139,5
Avkastningsmedel 1973–2013	
Avsatta till bundet kapital	158,1
Förbrukade i bidragsverksamheten	286,1
Orealiserade övervärden per 2013-12-31	194,6
Totalt	638,8
i % av mottagna medel	2 534,1%
Konsumentprisindex procentuell förändring 1973–2013	626,8%

Direktionens ordförande har ordet

2013 är till ända. Sjöfartsbranschen såg ut att gå mot en kraftig återhämtning i finanskrisisens kölvatten under 2012, då ett antal redier visade hyfsat bra siffror. Men tyvärr bet 2013 tillbaka. Året blev en tillbakagång för branschen. Varsel av personal och utflaggingar fortsatte i samma takt som tidigare. Men det finns ett antal svenska redare som kämpar vidare under svensk flagg. Ett exempel är Ture Axelsson, ägare till Charter-Frakt AB och dessutom hedersordförande i Stiftelsen.

För Stiftelsens vidkommande var 2013 ett riktigt bra år. Direktionen arbetade vidare och jag är imponerad över kansliets insats. Vi rekryterade även en ny ekonomimedarbetare, som efterträdare till Olav Johansen, och hälsar Birgitta Lönnquist Gemvik hjärtligt välkommen.

Direktionen arbetar utifrån Stiftelsens ändamål. Det är extra nöjsamt, då även börsutvecklingen står oss bi. Stiftelsens kapital har stärkts, och det innebär att vi ännu några år framöver vet att vi har resurser att fortsätta med de projekt och åtaganden vi gett oss in i. Vi kan även initiera andra insatser till gagn för sjöfolket och näringen.

Vi ser belöningarna som en oerhört viktig del av Stiftelsens verksamhet. Den årliga belöningdagen i början av maj är vårt ansikte utåt. Under 2013 delade vi ut nästan en halv miljon i arbetsbelöningar, utvecklingsstipendier m.m.

Årets litteraturpris på 20.000kr delades som vanligt ut under Bok- och Biblioteksmässan i Göteborg. Just det priset var extra trevligt för mig, då det gick till en vän som jag har haft förmånen att lära känna särskilt väl: Författaren och f.d. redaktören på tidningen Sjömannen, Lennart Johnsson. Det bör kanske nämnas att det inte var jag som föreslog namnet, men det var med stolthet och glädje jag överräckte priset till Lennart.

Allt var dock inte guld och gröna skogar. Tyvärr fann sig direktionen av olika skäl tvungen att klippa de ekonomiska band som Stiftelsen Sveriges Sjömanshus haft med sin

systerorganisation i Uddevalla, Stiftelsen Sveriges Sjömanshusmuseum. Vi beslutade att vår årliga ekonomiska insats på ca en halv miljon kronor skall avslutas med 2015 års utgång. Därefter får museistiftelsen stå på egna ben. Nu gäller det för goda lokala krafter att aktivt förbereda sig inför denna förändring och arbeta för att säkra verksamheten från 2016.

Jag skulle kunna nämna många goda insatser från Stiftelsens sida i form av alla de forsknings- och utvecklingsprojekt vi startat och valt att stödja genom åren. Några av dem kan ni läsa om insides. Särskilt vill jag lyfta fram Stiftelsens stora satsning på Sjöfartshögskolornas simulatoranläggningar som vi gör för att säkerställa den höga kvalitén på vår sjöbefälsutbildning. Se artiklar sid 23 och 26.

De senaste åren har vi upplevt den djupaste kris svensk sjöfart befunnit sig i på decennier. Som jag tidigare har påpekat gör Stiftelsen en mycket god insats för näringen, allt ifrån bidrag till behövande sjömän till stora forskningsprojekt. Jag skulle vilja påstå att den kompetenta direktionen sedan länge odlar det samarbete som nu branschen som helhet börjat anta. Det är genom ett samarbete mot gemensamma mål som vi kommer att göra störst nytta. Stiftelsen är en viktig resurs för svensk sjöfart.

Jag hoppas att 2014 blir mycket bättre än tidigare år och att Stiftelsen kan leverera det den alltid har levererat. Jag hoppas att det även levereras från de håll som behövs för att svensk sjöfart skall få den skjuts framåt igen som den så innerligt väl behöver och att vi kan hjälpas åt framöver för att behålla och återutveckla denna näring.



Stiftelsens ordförande, Kenny Reinhold.
Foto: A. Kämpe

Kenny Reinhold

Historik och bildande

Statsmaktens intresse för sjöfolket började redan på 1600-talet och de första samlade bestämmelserna om sjöfolks arbetsvillkor och tjänsteavtal fanns i skeppsmannabalken i 1667 års sjölag. Den 30 mars 1748 utfärdades det så kallade kofferdireglementet eller som det rätteligen heter ”Kongl. Maj:ts Nådiga Reglemente hwarefter Coopverdi-Skeppare och Skeppsfolk hafwa sig at rätta”.

Redan den 18 maj samma år ägde det första valet av sjömanshusdirektion rum inför magistraten i Stockholm. Att det var ett stort steg i sjöfartsnäringens historia framgår av att det var över trettio skeppsredare närvarande och tjugoåtta kofferdiskeppare. Efter valet samlades Direktionen till det första protokollförda mötet 1748.

Så småningom tillkom sjömanshus i flera hamnstäder, som mest i 47 städer. Sjömanshusens verksamhet leddes av en Direktion och en anställd sjömanshusombudsman eller som han i början kallades ”waterschouten”. Sjömanshusen fick inkomster på olika

sätt: Vid varje återkomst till svensk hamn från utrikes ort skulle ett fartygs besättning erlägga ”plåtaggift”, sedermera kallat ”hyresavgift”. I 1911 års sjömanshusförordning fastställdes hyresavgiften till en procent av de ombordvarandes löner. Fartygen skulle också vid hemkomsten från utrikes resor erlägga ”lästavgift”, även kallad ”sjömanshusavgift”, med några ören för varje läst som fartyget höll. Vidare tillföll de ”böter” som inbetalats av sjöfolk och de vid rymning ”förverkade hyrorna” sjömanshuset. Kollektmedel upptogs för sjöfolk en gång om året fram till 1888.

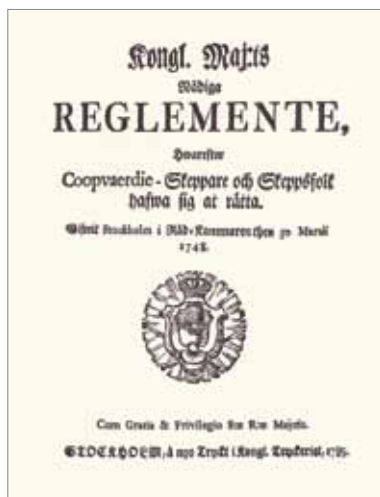
Av sjömanshusens inkomster var hyres- och lästavgifterna de väsentliga. De övriga var mer eller mindre försumbara.

Bland arbetsuppgifterna för sjömanshusen kan nämnas understöd till orkeslösa sjömän,

gratialis till änkor och andra nödlidande, fastställande av löner till sjömännen, inflytande över navigationsundervisningen, mönstring, fartygsregistrering med mera. Så småningom kom dessa uppgifter att tas över av statliga myndigheter och fackliga organisationer. Sjömanshusen började successivt läggas ned under 1900-talet för att till slut helt upphöra 1969. De kvarvarande tillgångarna fördes över till lokala sjömanshusstiftelser. I beslut den 5 maj 1972 föreskrev Kungl. Maj:t att en stiftelse benämnd Stiftelsen Sveriges Sjömanshus skulle inrättas och att stiftelsen före den 1 juli 1973 skulle överta de hittillsvarande sjömanshusstiftelsernas tillgångar och förpliktelser på sätt och i den ordning Sjöfartsverket bestämde i samråd med den nya stiftelsen. Till den nya stiftelsen skulle också överföras de av Sjöfartsverket förvaltade så kallade gemensamma sjömanshusmedlen.

Vidare skulle stiftelsen ta över den förvaltning av gåvo- och donationsmedel som tidigare sjömanshusstiftelserna utövat.

De samlade tillgångarna uppgick till ett marknadsvärde av 20,8 Mkr, vilket redovisades som fondkapitalets bokförda ingångsvärde i den nybildade Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Av beloppet utgjorde 4,0 Mkr donationsmedel. Under slutet av 1970- och början av 1980-talet har Stiftelsen mottagit ytterligare 4,3 Mkr och 2013 0,1 Mkr för förvaltning. De totalt mottagna medlen om sålunda 25,2 Mkr motsvarar i dagens penningvärde ett totalt belopp om 139,5 Mkr vid omräkning enligt KPI-index. Stiftelsens bokförda bundna kapital uppgår per 13-12-31 till 183,3 Mkr vartill kommer orealiserat övervärde om 194,6 Mkr.



Skeppslästen Skeppslästen är ett gammalt mått på ett fartygs lastförmåga. 1 läst = den tyngd/last som fördrades för att trycka ner ett fartyg från lossvattenlinjen till lastvattenlinjen. Från år 1726 motsvarade det 2448 kg, men från 1863 används i stället begreppet **nyläst** om 4250 kg. År 1874 ersattes begreppet läst av **registerton**.

Direktionens arbete

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus utövar sin bidragsverksamhet utgående från stadgar fastställda av Kungl. Maj:t den 5 maj 1972.

1. Stiftelsens ändamål är att vid framträdande behov bistå personer och anhöriga till dem som är eller har varit verksamma inom sjömansyrket.
2. Stiftelsen skall i övrigt verka till nytta och gagn för sjöfolket.

Bland de områden som utan inbördes ordning skall beaktas kan nämnas:

- att främja utbildning.
- att verka för förbättrad säkerhet, arbetsmiljö och trivsel för sjöfolk. Detta kan ske genom stöd till forskning och utveckling på nämnda områden, uppmuntran av förslagsverksamhet med mera.

- att belöna förtjänstfulla sjöräddningsinsatser.

Direktionen består av fem ledamöter. För varje ledamot finns en personlig ersättare. Ledamöter och ersättare utses av Sjöfartsverket. Mandatperioden är tre år med början den 1 maj. Av ledamöterna utses två efter förslag av Sveriges Redareförening, en efter förslag av Sjöbefälsföreningen, en efter förslag av Sjöbefälsföreningen-O och en efter förslag av SEKO.

Direktionen utser inom sig ordförande och vice ordförande. Vid direktionens sammanträde den 3 maj 2011 valdes Kenny Reinhold som ordförande och Christer Themnér som vice ordförande för mandatperioden.

Stiftelsen står under tillsyn av Sjöfartsverket. Som tillsynsman tjänstgör chefsjuristen vid Sjöfartsverket, Gunilla Malmlof.

Direktionen har under året hållit fyra protokollförda sammanträden. Sammanträdet i augusti genomfördes i anslutning till en resa



Föredragning på M 20 halvdäck. Foto: K-E. Finnman

i Stockholms skärgård där bl. a. alternativa angoringsleder till Stockholm studerades under sakkunnig ledning av personal från Sjöfartsverket.

Under året har stiftelsens arbetsordning – Stiftelseparmen – varit föremål för överarbetning och revidering. Direktionen har i anslutning till ordinarie sammanträde i november genomfört ett seminarium där stiftelseparmen penetrerats och där särskilt frågor avseende jäv och ansökningar från ”närstående organisationer” ingående

För mandatperioden 1 maj 2011–30 april 2014

har Direktionen följande sammansättning:

Ordinarie:

Kenny Reinhold, ordförande
Christer Themnér, vice ordförande
Håkan Friberg

Bengt Eurén
Christer Lindvall

Ersättare:

Karl-Arne Johansson SEKO Sjöfolk
Karl-Erik Finnman Sjöbefälsföreningen
Per A. Sjöberger Sveriges Redareförening
från 2012-05-11
Louise Langley Sveriges Redareförening
Jörgen Lorén Sjöbefälsföreningen-O



Granskningsgruppens ordförande Göran Hammarberg avtackas av Kenny Reinhold.
Foto: T. Dalnäs

diskuterats. Arbetet har genomförts i nära samverkan med stiftelsens tillsynsman och har resulterat i nya skrivningar av tvingande karaktär med påverkan på stiftelsens framtida verksamhet.

Stiftelsens Presidium och Stiftelsens Placeringsutskott har hållit fem protokollförda sammanträden under året.

Stiftelsens Belöningshögtid avhölls den 15 maj i Sjöräddningssällskapets lokaler i

Långedrag/Göteborg. Hedersgäst och belöningsutdelare var landshövdingen i Västra Götalands län, Lars Bäckström. Tjugofem sjöfarare hade hörsammat kallelsen och kunde ur landshövdingens hand mottaga sin välförtjänta belöning.

Arvoden och traktamenten

Som framgår av not 7 har i fasta arvoden till ordföranden och vice ordföranden utgått sammanlagt 30 000 kr.

Till ordföranden i Granskningsgruppen har utgått arvode om 5 500 kr. Härutöver har för varje sammanträde/förrättning utgått arvode om 3 500 kr till de ledamöter som varit närvarande, vilka belopp jämte sedvanliga traktamenten och reskostnader fördelats som förrättningskostnader på de aktiviteter sammanträdena eller förrättningarna avsett.

Personal

Kansliet har haft tre deltidanställda.

Kanslichef: Christer Nordling

Kanslist: Inger Örnquist

Ekonomiansvarig: Olav Johansen

Löner och ersättningar ¹⁾ (tkr):

	2013	2012
Löner och ersättningar	1 410	1 265
Arbetsgivaravgifter	196	178
Pensioner	5	55
Särskild löneskatt på pensioner och pensionspremier	1	13
Totalt	1 612	1 511

¹⁾ Från och med 2012 redovisas samtliga löner och ersättningar, således även de som tidigare bara redovisats under direktionens förrättningskostnader.

Bidragsverksamheten 2013

Bidragsverksamheten bedrivs och redovisas inom följande områden:

- Gratial
- Akut hjälp
- Stipendier
- Utbildningsstöd
- Forskning och utveckling
- Kultur
- Belöningar
- Övriga bidrag

Siffror inom parentes avser år 2012.

Gratial 2 427 tkr (2 621)

Gratial utgår efter Direktionens prövning till personer som är eller har varit verkamma inom sjömansyrket och till sådana personers närmaste anhöriga. Riktlinjer för att erhålla gratial är att vederbörande sjöman har haft cirka 75 månader till sjöss och har en årsinkomst understigande 150 000 kr för ensamstående och 250 000 kr för sammanboende.

Gratialbeloppet är från år 2011 höjt till 14 tkr/år. Antalet gratialister utvisar en successiv minskning. Antalet gratialister uppgick 1976 till 1 565 personer. Under 2013 har gratial utbetalts till totalt 173 personer.

Akut hjälp 129 tkr (181)

Ekonomiskt bistånd i form av ett engångsbelopp kan utgå till ombordanställd vid uppkomna situationer/behov inom områden som egen hälsa, egen försörjning, eget boende eller egen omskolning på grund av arbetsskada.

Under 2013 har 14 personer erhållit akut hjälp.

Stipendier 1 980 tkr (1 967)

Stiftelsen stödjer elever under utbildning med

– Individuella stipendier

Studering vid svensk sjöfartshögskola eller som genomgår magister- eller masterutbildning vid sådan har möjlighet att söka



Rosenhills symbol – fyren Svinbådan – efter renovering. Foto: A. Swensson

individuellt stipendium för ökade kostnader för dubbelt boende och/eller för försörjningsplikt av barn under 18 år.

Samma möjlighet har svensk studerande som genomgår motsvarande utbildning vid utländsk/internationell sjöfartshögskola.

Under 2013 har 155 studerande beviljats individuellt stipendium.

– Lokal utdelning

Stiftelsen avsätter årligen medel att utnyttjas lokalt vid skola/sjöfartshögskola med utbildning syftande till sjömans- och sjöbefälsyrken. Medlen fördelas i proportion till antal elever vid respektive skola/högskola. Medlen disponeras av prefekt/rektor till studieresor, premier, stipendier, examensarbete eller annat ändamål som gynnar eleverna och studiemiljön vid skolan/högskolan. De tilldelade medlen skall tydligt kunna knytas till ändamålet ”undervisning eller utbildning”.

Under 2013 har 7 skolor/sjöfartshögskolor tilldelats lokala medel.

Utbildningsstöd 5 092 tkr (5 090)

Stiftelsen kan lämna stöd till sjöfartshögskola eller skola som bedriver sjöfartsinriktad gymnasieutbildning eller annan utbildning som leder till behörighet till sjöss. Stöd kan även ges till annan utbildningsanordnare som bedriver utbildning som syftar mot sjömansyrket.



Glad ungdomar under årets Sail Training-seglats. Foto: STA-Sweden

Stödet skall avse åtgärder som bidrar till att utveckla förutsättningarna att bedriva en bra och säker utbildning eller åtgärder som förbättrar elevernas studiemiljö.

Som exempel på sådant stöd under 2013 kan nämnas stiftelsens beslut att stödja utbyggnaden av simulatoranläggningarna vid sjöfartshögskolorna i Kalmar och Göteborg (Chalmers) med respektive 2,5 mkr för 2012 och med samma belopp för 2013. Se artiklar sid 23 och 26.

Vidare har beslutats att stödja Sail Training Association Sweden med 20 tkr och Kryssarklubbens Seglarskola med 72 tkr. Dessutom stödjer Stiftelsen utvecklingen av datorstödet vid Sjöfartens Utbildningsinstitut (SUI) med 90 tkr. (Ej utbetalt under 2013).

Forskning och Utveckling 2 350 tkr (2 355)

Stiftelsen stödjer forskning och utveckling (FoU) som är till gagn för sjömän inom områdena säkerhet, arbetsmiljö och trivsel för sjöfolk. Stiftelsens stöd kan avse helt eller del av projekt.

Stiftelsen följer respektive projekt genom deltagande i referensgrupp motsv.

Under 2013 har stöd riktats mot nedanstående projekt. I rubriken angivna belopp avser Stiftelsens totala satsning på det aktuella projektet.

Maskinrums ergonomi och säkerhet – 13 859 tkr

Stiftelsen beslutade 2006 att totalfinansiera inrättandet av en ny forskartjänst vid Chalmers inom området ”Maskinrums ergonomi och säkerhet” under åren 2006–2008.

Målsättningen med forskningen är att förbättra arbetsmiljön, säkerheten och effektiviteten i maskinrummet samt att ta fram förslag till nya nationella och internationella regelverk.

Stiftelsen har senare beslutat att fortsatt lämna stöd till Chalmers under åren 2009–2015.

Tjänsten utformades under åren 2006–2009 som en doktorandtjänst. Under de resterande åren planeras tjänsten för en Universitetslektor/Docent eller liknande som tillsätts efter sedvanligt annonserings- och ansökningsförfarande.

Doktorandtjänsten har fram till 2010 upprätthållits av sjöingenjören Monica Lundh. Monica Lundh doktorerade 2010-06-11 med avhandlingen ”A life on the Ocean Wave. Exploring the interaction between the crew and their adaption to development of the work situation on board Swedish merchant ships”.

Som en följd av detta utlystes tjänsten under 2011 och tillsattes 2011-06-01. Tjänsten innehas nu av universitetslektor Monica Lundh.

Under åren 2006–2012 har kostnadsförts 6 796 tkr. Under 2013 har ytterligare 1 500 tkr kostnadsförts. Se artikel sid 21.

Doktorandtjänst (1) vid Kalmar Sjöfartshögskola – 1 530 tkr

Kalmar Sjöfartshögskola har ambitionen att öka den akademiska kompetensen. Stiftelsen har tidigare beslutat att bidra till denna utveckling genom att finansiera en doktorandtjänst under åren 2009–2011.

Doktoranden, sjökapten Fredrik Hjort, lade fram sin avhandling 2012-02-10 vid Linnéuniversitetet i Växjö. Hjort fortsätter nu sina studier mot en doktorsexamen som är planerad till hösten 2014.

Några medel har inte disponerats under 2013.

Doktorandtjänst (2) vid Kalmar Sjöfartshögskola – 2 mkr

Stiftelsens stödjer fortsatt Kalmar Sjöfartshögskolas utveckling av den akademiska kompetensen.

Mats Hammander har under 2013 antagits till en doktorandtjänst vid Linnéuniversitetet. Forskarutbildningen genomförs i ämnet Sjöfartsvetenskap med inriktning ”Sjöfartens miljöpåverkan”.

Tjänsten/studierna är planerade under fyra år och finansieras av Stiftelsen, Rederi AB Gotland och Linnéuniversitetet.

Under 2013 har kostnadsförts 750 tkr.

FIRST Responder Safe Transfer, FIRST – 300 tkr

Sjöräddningssällskapet utvecklar tekniken att vid livräddning till sjöss utnyttja Rescuerunners i samverkan med ett större moderfartyg. Medfinansierare är Stena Line AB och Safe at Sea AB.

Beloppet utbetalades 2008.

FIRST Responder Safe Transfer – Nästa steg – 600 tkr

Stiftelsen har beslutat att stödja den fortsatta utvecklingen av FIRST till ett fullvärdigt räddningssystem. Målet är att genom att testa utrustningen i olika steg under realistiska förhållanden kunna rekommendera IMO att utveckla regelverket så att de nya systemen accepteras internationellt och att en gemensam ny standard för ombordtagning skapas.

Beloppet utbetalades 2010.

FIRST Responder Safe Transfer – Fortsatt utveckling – 100 tkr

Stiftelsen beviljade under 2012 ytterligare 100 tkr för fortsatt utveckling av FIRST-projektet.

Anslaget utbetalades under 2013. Se artikel sid 20.

Arbete och åldrande inom svensk sjöfart – 2 288 tkr + 150 tkr

Inom Kalmar Sjöfartshögskola har drivits ett forskningsprojekt med syfte att kartlägga arbetsmotivation, upplevd arbetsmiljö och attityder till äldre arbetskraft inom svensk sjöfart samt hur dessa aspekter relaterar till varandra och till ålder. Projektet är avslutat 2011-12-31 och slutrapport har lämnats under våren 2012.

Projektledare har varit lektorn vid Sjöfartshögskolan, Carl Hult.

Under 2012 har anslagits och utbetalats 150 000 kr för översättning av slutrapporten till engelska.

Rapporten föreligger sedan oktober 2013 i en tryckt engelsk version.

Fartygs dynamik – 1 750 tkr

Fartygs dynamiska stabilitet och därtill hörande effekter som parametrisk exciterad rullning har uppmärksammats genom ett flertal incidenter där fartyg drabbats av extrema rullningsrörelser i relativt beskedliga sjötillstånd, med konsekvenser för såväl säkerheten, sjömäns arbetsmiljö, som för transportkvaliteten. Problemets förnyade aktualitet är kopplat till den senaste tidens utveckling av relativt extrema skrovformer, framför allt för container- och RORO-fartyg, för minimering av framdrivningsmotstånd och maximering av lastkapacitet. Dynamisk stabilitet och parametrisk rullning är relaterat till komplexa icke-linjära mekanismer och behovet av ytterligare forskning är stort.

Inom ramen för projekt ”Fartygs dynamik” bildas en forskargrupp med det övergripande målet att möta sjöfartsnärings- och samhällets behov av förbättrad sjösäkerhet, arbetsmiljö och transportkvalitet. Aktiviteterna inom forskargruppen omfattar



Landshövding Lars Bäckström omgiven av årets belöningsmottagare i Långedrag den 15 maj. Foto T. Dalnäs

utveckling av metoder, modeller och kriterier för att beskriva och prediktera fartygs dynamiska stabilitet och parametrisk rullning och även andra aspekter relaterade till fartygs dynamik, samt implementering och tillämpning av utvecklade metoder, tekniker och resultat vid analys och drift av fartyg.

I forskargruppen ingår representanter för KTH Marina system, Wallenius Marine AB och Seaware AB.

Forskningsgruppens arbete finansieras, utöver av ovan nämnda organisationer, av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Sjöfartsverket.

Projektledare är Anders Rosén KTH.

Under 2011 och 2012 har 500 tkr kostnadsförts vardera året. Se artikel sid 24.

SES – Circle Raft – 590 tkr + 140 tkr

Projektet skall utveckla en prototyp till en ny räddningsutrustning av ”float-away” karaktär.

Utrustningen består av 5 ringelement stuvade inuti varandra vilka förses med nät i botten.

Det cirkulära räddningspaketet skall tillverkas i autoklavhärdad kolfiber. Den framtagna produkten skall testas och godkännas av DNV.

Utveckling och tillverkning sker i samarbete med Marström Composite AB i Västervik. Den större CR-ringen utformas att kunna utgöra ett komplement till RC 5, se nedan.

Projektledare är Sven Sörelius.

Sven Sörelius har under 2011 beviljats ytterligare medel om 140 tkr för slutförande av projektet. Några medel har inte utbetalats under 2013.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Utveckling av metod för ritningsgranskning ur arbetsmiljöperspektiv vid ny- och ombyggnad av fartyg – 300 tkr

Vid Chalmers pågår ett projekt som skall utveckla en metod för att systematiskt granska och utvärdera ett fartygs konstruktionsritningar ur ett funktions- och användarperspektiv med fokus på de arbetsuppgifter som utförs ombord och under vilka förhållanden dessa utförs.

Det förväntade resultatet är en metod – handbok – som kan användas vid planering och konstruktion av ny- eller ombyggnad av fartyg. För projektet har direktionen beviljat 300 tkr vilka utbetalats under 2011.

Projektledare är Anna-Lisa Osvalder.

Projektet har slutredovisats under 2013.

Visualisering av designproblem i maskinrum för bättre förståelse och förslag till lösningar – 200 tkr

Vid Avdelningen för Ergonomi, Institutionen för Designvetenskaper, Lunds Universitet pågår ett projekt med följande mål:

”Projektet skall utveckla metoder för att visualisera de forskningsresultat som är kopplade till designproblem i maskinavdelningen ombord och föreslå möjliga lösningar.”

Direktionen har beslutat att stödja projektet med 200 tkr. Beloppet har kostnadsförts 2012. Projektledare är Mikael Blomé.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Villkorade innovationslån

Rescue Capsule 5, RC 5 – 1000 tkr + 300 tkr

Innovatören Sven Sörelius har utvecklat ett nytt sätt att rädda liv till sjöss. Genom att utnyttja ett "float-away system" baserat på en räddningskapsel som när fartyget sjunker flyter iväg med besättningen väl skyddad inne i kapseln uppnås en större säkerhet jämfört med konventionella livbåtar.

Företaget Marström Composite AB i Västervik har tagit på sig att utveckla en version av kapseln, RC 5, som skall tillverkas av kolfiber.

För projektet beviljade direktionen ett villkorat innovationslån om 1 000 tkr som utbetalades 2011.

Under 2012 beviljade direktionen en utökning av låneramen med 300 tkr till totalt 1 300 tkr.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Vingen – 1000 tkr

Innovatören Hans Sjöblom har under en längre tid arbetat med ett system som väsentligt skall förbättra möjligheterna att hitta en nödställd person i vattnet.

Systemet består av en uppblåsbar "Vinge" som förvaras i ett paket av ett cigarettpakets storlek. Paketet kan appliceras på t ex en livväst. Vingen som fylls med helium är så aerodynamiskt utformad att den oavsett vindhastighet håller sig på den höjd som medges av linan till den nödställda, cirka 30 meter. Genom att Vingen ger ett mycket stort radareko och är målad med starka färger medges en mycket stor upptäckts-sannolikhet både optiskt och med radar vilket avsevärt kan snabba upp en sökoperation.

Stiftelsen har beviljat ett villkorat innovationslån om högst 1 Mkr till Hans Sjöblom för utveckling och test av en prototyp vilket utbetalades 2011.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Electric Rescue Board – 300 tkr + 150 tkr

En av initiativtagarna till den numera välkända räddningsfarkosten Rescuerunner,

Fredrik Falkman, går vidare och utvecklar en ännu mindre räddningsenhet. Detta arbete är nu redo för att verifieras med utveckling av en fullt fungerande prototyp.

Projektet Electric Rescue Board bygger på en modern standardiserad fixeringsbår som utrustas med flytkraft och elektrisk framdrivning, till något som kan liknas vid en surfräddningsbräda med elmotor. Med en Electric Rescue Board kan en räddare utan ansträngning ta sig den sista biten, kanske 50 till 100 meter, för att utföra själva räddningen med minimala risker för skador. Den nödställda kan vid behov fixeras redan vid räddningen och båren, som kan kopplas loss från övriga enheten, kan sedan följa med patienten i hela räddnings- och vårdkedjan.

Målgruppen för Electric Rescue Board är sjöräddningsorganisationer, räddningstjänst, badvakter, hamnar, seglarskolor, marina installationer med flera.



1:e fartygsingenjör Torkel Skarsgård på m/s Peter Pan mottar sin belöning av landshövding Lars Bäckström. Foto: T. Dalnäs

Stiftelsen har beviljat ett villkorat innovationslån om högst 300 tkr till Fredrik Industrial Design AB för utveckling och test av ny prototyp av sjöräddningskonceptet Electric Rescue Board.

Under 2011 har låneramen utökats med 150 tkr.

Projektet är ännu inte slutredovisat.



Bok och Biblioteksmässan 2013. Foto: Torbjörn Dalnäs

Medbox – 300 tkr

Projekt Medbox avser att förenkla distribution, lagerhållning och kontroll av föreskrivna mediciner och sjukvårdsmaterial ombord. Konceptet bygger på att en transportsäker medicinbox fylls med mediciner för fartygsapotek B1 och B2. Boxen ersätter sen det traditionella befintliga lagersystemet ombord och placeras i sjukhytten i obrutet skick till dess att någon medicin måste användas vid sjukdomsfall.

Då olika mediciner och sjukvårdsartiklar har olika utgångsdatum är det tänkt att ett rederis fyllda MedBoxar ska cirkulera årsvis till och från Skeppsapotek för kontroll och utbyte av utgångna produkter och därefter skickas till fartyg i turordning.

Stiftelsen har beviljat ett villkorat innovationslån om 300 tkr till sjökapten Sten Ekelund vilket utbetalades 2011. Projektet är ännu inte slutredovisat.

Projektet har finansierats förutom av Stiftelsen och ett antal andra långgivare även av Ekelund själv. Emellertid har Ekelund under 2013 hamnat på obestånd och Kronofogdemyndigheten har beslutat om skuldsanering. Stiftelsens fordran har skrivits ner med 282 000 kr i enlighet med Kronofogdemyndighetens beslut.

Kultur 877 tkr (791)

Sjömanshusmuseum, Uddevalla – 500 tkr

Stiftelsen Sveriges Sjömanshusmuseum har till ändamål att återskapa ett sjömanshus samt levandegöra och sprida kunskap om sjömanshusen och sjöfolkets levnads- och arbetsvillkor. Museet visar dels hur mönst-

ring skedde och ger historiska tillbakablickar. I en särskild avdelning skildras Krigsseglarna och de svenska offer kriget skördade. Verksamheten bedrivs året runt och inträdet är fritt. I museet finns arkivmaterial tillgängligt för forskning om fartyg och besättningar.

Museets verksamhet bedrivs i egen fastighet som utan vederlag förvärvats från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Stiftelsens Direktion har beslutat att stiftelsens stöd till Sjömanshusmuseet skall upphöra i och med utgången av år 2015.

Sjöfartens Kultursällskap – 34 tkr

Sjöfartens Kultursällskap är en ideell förening, öppen för alla intresserade av sjöfartskultur i vid mening. Föreningens främsta syfte är att öka det sjöfartskulturella intresset inom och utom sjöfartsnäringen.

Stiftelsen stödjer Kultursällskapet genom att betala en årlig medlemsavgift och svara för hyra av monter vid den årliga bokmässan i Göteborg, se nedan.

Bok och Biblioteksmässan – 168 tkr

Sjöfartsmontern, som under devisen "Sjöfartskultur" arrangeras av Sjöfartens Kultursällskap, har traditionsenligt sponsrats av Stiftelsen. I montern finns böcker om sjöfart att köpa eller beställa. Flera kända sjöfartsförfattare presenterade själva sina verk. Bl.a. presenterade Thomas Taro Lennerfors sin bok "Att skapa en värld – Stena Bulk, Concordia Maritime och marknadsföringens betydelse i tanksjöfarten 1982–2012."

Den pensionerade sjöofficeren, numera författaren, Nils Modig föreläste om tillkomsten av sin bok "Strömstad – gräns-



Boken Sjömän II av Stefan F Lindberg.

stad i ofred och krig”, och den f.d. lastbilschauffören, nu seglande matrosen Catherine Sandberg intervjuades av Berit Blomqvist om sin debutroman ”Diesel & läppstift”.

En av höjdpunkterna under mässan var utdelningen av Stiftelsens Litteraturpris 2013 som tilldelades författaren/redaktören/ombudsmannen Lennart Johnsson.

Priset om 20 000 kr delades ut av Stiftelsens ordförande Kenny Reinhold som redovisade prismotiveringen:

”Litteratur betyder något som är skrivet. Det kan avse såväl skön- som facklitteratur. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar

insatser i båda dessa genrer. Årets mottagare av Stiftelsens litteraturpris är en slitvarg på den maritima facklitteraturens område. Lennart Johnsson tillträdde 1988 som redaktör för tidskriften Sjömännan, en befattning som han var trogen ända till 2010. På den posten har han kraftfullt bidragit till utgivaren Svenska Sjöfolksförbundets och från 1996 SEKO sjöfolks engagemang i sjöfolkets kulturyrtingar. Lennart Johnsson har även intresserat sig för det internationella sjöfolket. Redan 1993 publicerade han en bok om sjöfartens arbetskraftsreserv Filippinerna: Människor som exportvara. Ytterligare bokverk på detta tema är Filippinerna – himmel eller helvete (1997), Filippinsk vardag (2002) och Sjömanshustru (2010). I Antwerpseglare (2001) skildrar han en unik svensk sjömanskoloni. Han har även tecknat SEKO sjöfolks historia och kompletterat dess förhistoria i Förbund på sju hav del 3 (1998) och del 4 (2012). Lennart Johnsson är en värdig mottagare av Stiftelsens Litteraturpris.”

Stöd till författare m.fl.

Som exempel kan nämnas:

Stefan F Lindberg – 30 tkr
Stöd för bokprojekt ”Sjömän II”.



Ordförande Kenny Reinhold tillsammans med Litteraturpristagare Lennart Johnsson och kanslichef Christer Nordling på Bokmässan. Foto: T. Dalnäs

Fotografen Stefan F Lindberg. Foto: B. Vivien



Cathrine Sandberg – 20 tkr

Stöd för bokprojekt ”M/S Sagoland”.

Swen Emanuel – 20 tkr

Stöd för bokprojekt ”Fångad i Nordostpassagens is”.

Rolf Ihre – 15 tkr

Stöd för bokprojekt ”Porslinsrederiet”.

Terje Fredh – 10 tkr

Stöd till bokprojekt baserat på sjömanshusens personalhandlingar.

Leif Schönbeck – 10 tkr

Stöd för bokprojekt ”Djupt Vatten” och ”Djupt Hav”.

Belöning 2013 828 tkr (962)

Belöningsverksamheten är Stiftelsens mest publika verksamhet. Stora ansträngningar

görs för att sprida kunskap om denna bland sjöfolket. Annonsering sker såväl i fackpress som på bemanningskontoren på Filippinerna.

Årets belöningsdag den 15 maj genomfördes i Sjöräddningssällskapets ståtliga hus ute i Långedrag. Hedersgäst, förutom alla belönade sjöfarare, var landshövdingen i Västra Götalands län, Lars Bäckström.

Belöningsdagen inleddes med ett vetenskapligt seminarium där några av stiftelsens pågående FoU-projekt presenterades. Således talade Monica Lundh under rubriken ”Det perfekta maskinrummet – utopi eller verklighet?” och Anders Rosén om ”Fartygs Dynamik”.

Prefekterna för våra två sjöfartshögskolor, Klas Brännström och Jan Snöberg beskrev under rubriken ”Simulatorer i utbildningen” den vid skolorna pågående simulatorutvecklingen som stiftelsen är en viktig del av.

Team Seafarers – 2013 års gäng. Foto: Sjömansservice



Av de belönade hade tjugofem sjöfarare hörsammat kallelsen medan övriga på grund av sjötjänstgöring ej hade möjlighet att delta.

Totalt summerar sig årets belöningar till 485 000 tkr.

Dagen avslutades med en välsmakande lunch i Långedrag Vårdshus.

Alla belöningar med motiveringar framgår av foldern "Belöning 2013". Foldern, som kan hämtas från Stiftelsens hemsida www.sjomanshus.se är tillsammans med Stiftelsens "Årsberättelse 2012" utsänd till samtliga svenska handelsfartyg.

Granskningsgruppen

En viktig del av stiftelsens verksamhet som inte alltid får rättmätig uppmärksamhet är Granskningsgruppen. Gruppens arbete är en förutsättning för belöningsverksamheten. Gruppen som för närvarande består av en ordförande och sex ledamöter är utvalda för sina unika kompetenser inom respektive specialområde.

Gruppen som utgör stiftelsens beredningsorgan avseende belöningar och stipendier påbörjar sitt arbete under hösten när de får sig tillsända årets förslag till belöningar. Förslagen fördelas på de olika ledamöterna för specialgranskning och analys. En dag i januari samlas så hela gruppen för gemensam genomgång av samtliga förslag.

Utifrån en särskild värderingsmetodik bedöms varje förslag vilket i slutändan resulterar i Gruppens samlade förslag till Direktionen avseende årets belöningar. Förslaget åtföljs av de av ordföranden författade motivtexter som sedan återfinns i belöningsfoldern.



Stiftelsens Direktion och kansli. Foto: T. Dalnäs

Övriga bidrag 565 tkr (57)

Krigsseglarna – 18 tkr

Sjömanskyrkan i Sverige arrangerar i nära samarbete med Sjömanshusstiftelsen på olika platser i Sverige en årlig minneshögtid för svenska krigsseglare. Högtiden äger rum under september/november.

Under 2013 har minneshögtider ägt rum i Uddevalla, Göteborg, Helsingborg, Karlstad, Malmö och Halmstad.

Sjöfartsidrott – 15 tkr

St. Olavsloppet, som etablerades redan 1988, är en landsvägsstafett mellan Trondheim och Östersund. Loppet har fått sitt namn efter den norske kungen Olav Haraldsson som regerade mellan 1015–1030. Kung Olav stupade i slaget vid Stiklestad den 29 juli 1030. Efter detta blev kung Olav Nordens helgon.

För fjärde året i rad fanns sjömanskåren representerad i St Olavsloppet, som genom sin natursköna, 33 mil långa bansträck-

Granskningsgruppen har under 2013 haft följande sammansättning:

Karl Karell, ordförande

Rolf Jonsson

Björn Molin

Karl-Erik Finnman

Karl-Arne Johansson

Jaana Åsberg

Thomas Mårtensson

Kanslichefen fungerar som gruppens sekreterare



Den tidigare motormannen och Antwerpenseglaren Alf Putte Hovenäs är ordförande i Föreningen Antwerpenseglare ända sedan föreningen bildades för drygt 10 år sedan. Bilden visar Putte i samband med ett medlemsmöte på ölsjippet Pagadder i Antwerpens tidigare hamnkvarter. Foto: S. F. Lindberg

ning knyter samman Jämtland med norska Trøndelag. Tävlingen, som tidsmässigt är utsträckt över fyra dagar, anses vara världens vackraste landsvägsstafett och består av hela 52 delavsnitt i kuperad form. Årets lopp var den 26:e upplagan med start i Östersund.

Uppgiften för de ca 6 500 stafettlöparna representerande 212 lag av skilda kategorier, är att så snabbt som möjligt ta sig fram till fots i sol, regn, värme, kyla och växlande vindar mellan fjäll, dalar och fjordar. Loppet har utvecklats till en folkfest i folkhälsans tecken.

Team Seafarers, som i år bara kunde ställa upp med sex löpare, fick sinsemellan dela upp de många sträckorna vilket fungerade utan problem för de rutinerade löparna.

SSS sponsrade laget med overaller och tävlingsdräkter märkta med Stiftelsens logga.

Antwerpenseglarna – 30 tkr

I Antwerpen med omnejd finns en koloni av ilandgångna sjöfolk. Under samlingsnamnet Antwerpenseglarna bedrivs en omfattande social verksamhet.

Från att främst haft karaktären av föreningsmöten har verksamheten mer gått över

till att genom hembesök försöka underlätta för medlemmarna och deras kontakter med myndigheter och sjukvård.

Stiftelsen stöder med glädje denna verksamhet.

Sjöfartsforum – 500 tkr

Sjöfartsforum har beviljats bidrag för att kunna fortsätta sitt arbete baserat på strategiprocessens handlingsplaner och för att kunna förvalta den position som det maritima klustret tagit de senaste åren. Man behöver anställa en handläggare och söker bidrag för bl.a. detta.

Direktionen har beslutat att stödja Sjöfartsforum med 500 tkr för respektive 2013, 2014 och 2015.

Förslag till
"Belöning 2015"
insänds före
1 november 2014



Anna Hammargren med "Vatten är vägen" på Almedalsveckan i Visby. Foto: K. Andren

Bidragsverksamheten under 1972/73-2013 (tkr)

Period	Grattal	Akuta hjälp	Stipendier	Utbildningsstöd	Forskning och utveckling	Kultur	Belöningar	Övriga bidrag	Totalt
1972/73-76/77	2753	48	213	225			67	136	3442
	80%	1,4%	6,2%	6,5%			2%	3,9%	100,0%
1977/78-81/82	3736	23	1155	794	38		608	237	6591
	56,7%	0,4%	17,5%	12%	0,6%		9,2%	3,6%	100,0%
1982/83-86/87	3872	53	2722	840	818	87	1625	223	10240
	37,8%	0,5%	26,6%	8,2%	8,0%	0,9%	15,9%	2,1%	100,0%
1987/88-91/92	7561	148	5414	1193	5605	1039	1929	412	23301
	32,4%	0,6%	23,3%	5,1%	24,0%	4,5%	8,3%	1,8%	100,0%
1992/93-1996	12945	426	8823	3386	6752	1190	2186	647	36355
	35,6%	1,1%	24,3%	9,3%	18,6%	3,3%	6%	1,8%	100,0%
1997-2001	18272	606	19057	3896	7364	4467	3202	1003	57867
	31,6%	1%	32,9%	6,7%	12,7%	7,7%	5,5%	1,7%	100,0%
2002-2006	19439	693	15661	5748	12109	4549	3639	276	62114
	31,33%	1,11%	25,24%	9,26%	19,51%	7,33%	5,86%	0,44%	100,0%
2007	3514	95	2379	831	2729	794	1271	161	11774
	29,84%	0,80%	20,20%	7,05%	23,17%	6,74%	10,80%	1,40%	100,0%
2008	3120	82	2309	4957	3457	725	807	16	15473
	20,16%	0,53%	14,92%	32,04%	22,34%	4,69%	5,22%	0,1%	100,0%
2009	2649	90	1597	75	3989	780	748		9928
	26,68%	0,90%	16,09%	0,76%	40,18%	7,86%	7,53%		100,0%
2010	2486	59	1787	288	3293	805	732	100	9550
	26,03%	0,62%	18,71%	3,02%	34,48%	8,43%	7,66%	1,05%	100,0%
2011	2 775	105	2 046	830	3 657	867	785	61	11 126
	24,94%	0,94%	18,39%	7,46%	32,87%	7,79%	7,06%	0,55%	100,0%
2012	2 621	181	1 967	5 090	2 355	791	962	57	14 024
	18,69%	1,29%	14,03%	36,29%	16,79%	5,44%	6,86	0,41	100,0%
2013	2 427	129	1 980	5 092	2 350	877	828	565	14 248
	17,03%	0,91%	13,40%	35,74%	14,49%	6,16%	5,81%	3,97%	100,0%
Totalt	88 170	2 738	67 110	33 245	54 516	16 971	19 389	3 894	286 033

Projektet FIRST

Mikael Hinnerson

Sjökapten, ansvarig sjösäkerhet
Sjöräddningssällskapet,
Göteborg
mikael.hinnerson@ssrs.se

Sjöräddningssällskapet tillsammans med Stena och Chalmers arbetar med att hitta säkrare metoder och utrustning för handelsfartyg att bistå vid olyckor till sjöss. Varje år transporteras miljontals människor på fartyg i svenska vatten men vid en evakuering saknas idag metoder för att, effektivt, bärga människor som evakuerat ett fartyg till livflottar och livbåtar. Alla tillgängliga sjöräddningsmetoder idag bygger på att man med helikopter eller båt plockar en och en ur överlevnadsfarkosterna. Eller bogserar livflotten till en plats där man kan debarkera flotten och komma i säkerhet. Detta är besvärligt, fysiskt krävande och mycket tidsödande. Inom FIRST projektet har vi kunnat visa att det är möjligt att lyfta livflottar från sjön upp på däck på ett hjälpande fartyg till sjöss även under dåligt väder.

FIRST har på försök under några år använt en av Sjöräddningssällskapets Rescuerunner i en särskild sjösättningsvagg monterad på Stena Jutlandica. Lyftvaggan

elimineras bl.a. det riskabla momenten med on-load-release krok till lyftwire och fånglina. Olyckor som involverar dessa krokar är tyvärr vanliga. Båten har en stor fördel i att den är liten och lätt och enkel att lära sig hantera. Dess roll i systemet är i första hand att koppla lyftwire mellan livflotte och ett hjälpande fartyg, men båten är också väldigt lämpad att bärga personer i vattnet eller bogsera livflottar.

Filmklipp och bilder från testerna finns på projektets hemsida: www.first-rescue.org



Livflotte för 39 personer bärgas ombord Stena Jutlandica utanför Vinga.

FIRST projektet har hittills:

- bärgat många människor med *Rescuerunner* ur vattnet till flottor (64 personer).
- i hårt väder manövrerat *Rescuerunner* invid roro-passagerarfartyget *Stena Jutlandica*.
- utvecklat en vågdämpande manöver som nu kallas *The Lorén Turn*.
- testat den vågdämpande manövern med olika fartygsmodeller i Chalmers simulator.
- låtit besättningen ombord på färjan, liksom ett antal befattningshavare inom rederiet själva få öva på att föra *Rescuerunner*.
- släppt ner dockor intill *Stena Jutlandica* för att säkerställa att det inte finns risk att personer dras ned av propellerkraften.
- konstruerat och monterat av geidersystem för att kunna förskjuta beredskapsbåten ombord på *Stena Jutlandica*. På så sätt kan beredskapsbåtens dävert användas för sjösättning och upptagning av en *Rescuerunner* i en *Drive-thru Cradle*.
- konstruerat och testat en *LRRC, Life Raft Recovery Cradle*, en större vagg som är avsedd att fånga upp och lyfta flottor med människor i till säkerheten på däck på hjälpande fartyg. Arbetet med *LRRC* har tills vidare avslutats till förmån för direkt lyftbara flottor.
- släptest *Drive-thru Cradle* till havs ombord på *Stena Jutlandica* under olika förhållanden.
- testat sjösättning och upptagning med *Drive-thru Cradle* under varierande väderlek, på *Stena Jutlandica* under ordinarie turlista.
- utvecklat en metod för att fånga upp, koppla och lyfta flottor med hjälp av *Rescuerunner* och kran.
- presenterat projektet på International Maritime Rescue Conference i Kina 2011.
- förevisat systemet på IMRF:s Internationella Mass Rescue Conference i Göteborg 2010 och 2012.
- till havs kopplat och lyft den största lyftbara flotten på marknaden med kapacitet för 39 personer.
- presenterat projektet för IMO:s Design and Equipment Subcommittee i London.
- genomfört tester med *Rescuerunner* och sjösättningsvagg ombord i passagerarfärjan *Dokter Wagemaker* i Holland.
- deltagit i ett antal evakueringsövningar och då kunnat testa bogsering av stora, fullastade livflottor.

Åtta år med Maskinrumsergonomi och säkerhet

2006 fick jag förmånen att starta upp ett forskningsområde riktat mot maskinavdelningen ombord. Med tanke på min bakgrund som fartygsingenjör till sjöss gav denna möjlighet en känsla av att få ”komma hem”. Arbetsförhållandena i maskin är och kommer att förbli krävande så jag såg ett stort antal utmaningar framför mig.

I avtalet mellan SSS och Chalmers står att läsa ”Målsättningen med forskningen inom området är att förbättra arbetsmiljön, säkerheten och effektiviteten i maskinrumarbetet samt ta fram förslag till nya nationella och internationella regelverk.” Det är tydligt här att forskningen kom att hantera fyra huvudområden där ett, ”arbetsmiljö” delades in i fysisk och psykosocial arbetsmiljö (Figur 1).

Arbetsmiljö – Fysisk arbetsmiljö

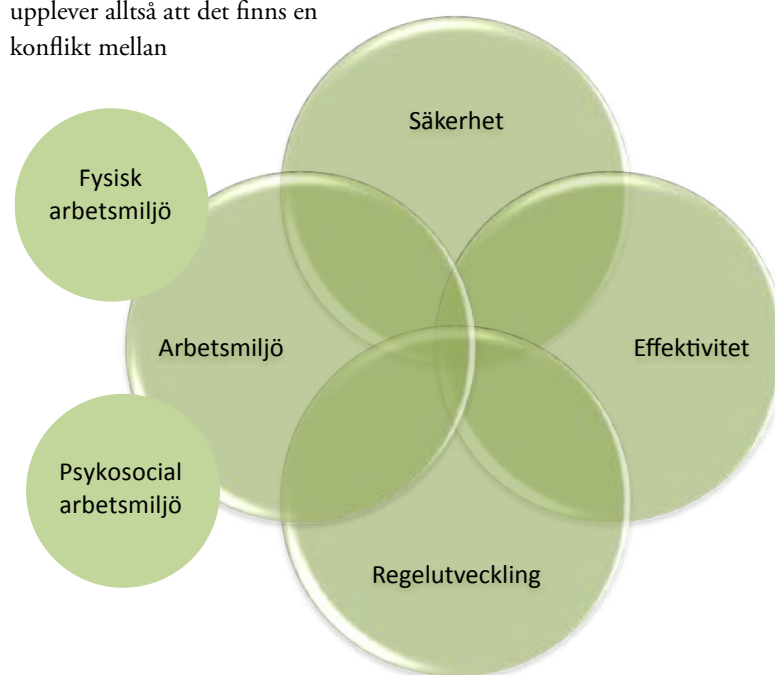
Resultaten av en omfattande intervjustudie med olika befattningshavare i maskin har visat att åtkomst, att flytta tunga och otympliga maskindelar är exempel på sådant som fortfarande av maskinbesättningen anses vara ett problem. Speciellt som att det är allt färre ombord. En i maskinbesättningen uttryckte sig så här under en intervju:

”Och att det är så förbannat trångt att det inte går att köra runt någonting någonstans. Det är ju 15 olika nivåer! Det finns ju, det går ju absolut inte att ha någon vagn så att du kan få runt grejer. Det finns ju inte, det är löjligt!”

I kontrollrummen, där trenden sedan länge har varit att ersätta den analoga utrustningen med digital, upplever besättningen att den omedelbara översikten har gått förlorad. Resultaten kan sammanfattas som att de förändringar som arbetets utförande ombord har genomgått under de senaste decennierna, har inte i tillräckligt stor utsträckning påverkat designen och av maskinavdelningen. Att inte ta hänsyn till de förändrade krav som den tekniska utvecklingen har medfört innebär att arbetsmiljön påverkas. När designen inte stöder de uppgifter som skall genomföras visar också resultaten att besättningarna utsätter sig för olika typer av risker för att få arbetet utfört.

Arbetsmiljö – Psykosocial arbetsmiljö

När det kommer till psykosocial arbetsmiljö så är arbetsrelaterad stress intressant att se lite närmare på. En enkät riktad till samtliga fackligt anslutna maskinbefäl distribuerades. Resultatet i enkäten jämfördes sedan med en så kallad normalpopulation och visade att maskinbefälen hade en högre stressnivå. Denna upplevda stressnivå kunde kopplas till en upplevd rollkonflikt. Maskinbefälen upplever alltså att det finns en konflikt mellan



Figur 1: Huvudsakliga forskningsområden inom Maskinrumsergonomi och säkerhet.

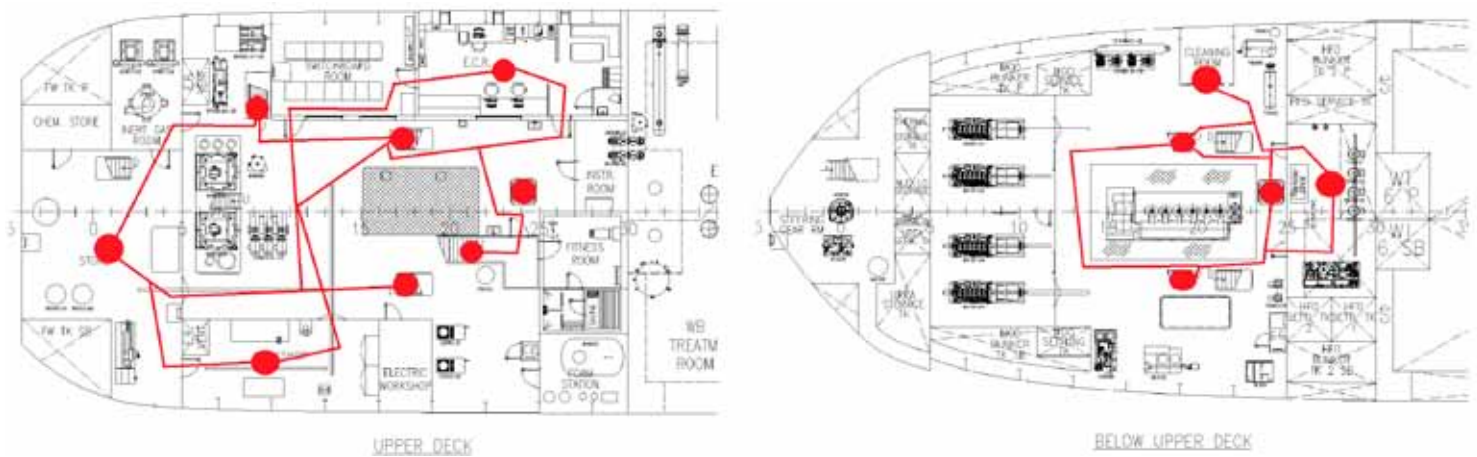
de olika förväntningar som ställs på dem. Detta framkommer också i intervjuer med maskinbefäl. En maskinchef uttryckte till exempel konflikten mellan driften i maskin och den administrativa bördan som:

”Det är ju sådant man får göra på nätterna när arbetsdagen är slut. Då får man ju ... Det är ju som regel två jobb. Oftast i varje fall ... Chiefar i mindre båtar ... du skall jobba på dagen och vara kontorsgubbe på natten.”

Säkerhet

Ett av syftena här har varit att undersöka vilka faktorer som besättningsmedlemmar anser vara avgörande för ett gott säkerhets-klimat ombord och hur säkerhetsklimatet

Monica Lundh
Universitetslektor, sjöingenjör, PhD
Maritime Human Factors
Sjöfart och Marin Teknik,
CTH, Göteborg
monica.lundh@chalmers.se



Figur 2: Länkanalys med arbetsnoder.

kan främjas. Resultaten tangerar faktiskt den psykosociala arbetsmiljön för de faktorer som resultatet visar på är att besättningen förlitar sig på en ”gemensam grund”, alltså en tillit till att de andra ombord har tillräckliga kunskaper att utföra olika arbetsätt på ett säkert sätt samt att socialt stöd främjar säkerheten ombord.

Effektivitet

När det kommer till arbetsmiljön i maskin så är det som mest kostnadseffektivt att göra förändringar på ritningsstadiet, det är nog alla överens om. Vi undersökte därför hur mycket information som går att få från ett ”General arrangement”, GA över ett maskinrum. Tidigare resultat har pekat ut förflyttning av maskindelar som ett problem och vi valde därför ett exempel utifrån det. Figur 2 visar vilka förflyttningar som behöver göras vid arbete med separatorer.

Det går att läsa ut viss information med dessa metoder så som lyfthjälpmiddel, men en sådan här analys kan emellertid visa sig vara ”falskt”. Ett GA innehåller endast större komponenter och när väl all kringutrustning med tillhörande rördragning är på plats kan resultatet se helt annorlunda ut. Fartyget är då redan byggt och ändringar är ofta kostsamma och resurskrävande. Metoder och verktyg att utvärdera arbetsmiljön innan fartyget är byggt behöver därför utvecklas för att kunna göra kostnadseffektiva förändringar av designen.

Regelutveckling

Det finns mycket tillgänglig kunskap som kan vara till stöd för att designa maskinutrymmena. Merparten av dessa är emellertid inte tvingande utan utgörs av anvisningar och olika standarder. Kraven mellan de olika klassificeringssällskapen varierar också. Det mest konkreta resultatet inom ramen för regelutveckling vi har är en jämförelse mellan SOLAS V/15, som är ägnat operatörerna på bryggan, och kontrollrummet i maskin. SOLAS V/15 adresserar operatörens roll i relation till bryggans design och vår forskning visar att motsvarande tvingande lagstiftning väl ägnar sig att tillämpas även i kontrollrummet.

I de arbetet vi har gjort så har alla dess kompetenta människor som seglar på de sju haven varit centrala. Vi har förstås i övervägande del varit i kontakt med maskinbesättningar men i vissa projekt har även andra befattningar ombord medverkat. Det jobb vi gör är att försöka förvalta och förädla era kunskaper, trycka det igenom den akademiska kvalitetssäkringsprocessen som publicering av forskningsresultat innebär och därmed göra era tankar tillgängliga för den stora massan. Ni sjömän har alltså varit mycket närvarande i de studier vi har genomfört. Utan att ni frikostigt delar med er av kunnande, tankar och idéer är detta arbete inte möjligt att genomföra. Och till sist, Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, ni har gjort det möjligt för oss att föra sjöfolkets talan och försöka åstadkomma förändringar. Tack!

Simulatorutveckling vid Sjöfartshögskolan

Operativa utbildningsmoment där teori varvas med praktiska övningar har alltid haft en central roll i Sjöbefälsutbildningarna vid Sjöfartshögskolan i Kalmar. För att dessutom uppfylla ambitionen att utbildningarna ska vara av hög kvalitet har skolan satsat på ett eget utbildningsfartyg, en stor mängd laborationssalar och en omfattande simulatorpark. Simulatorerna i Kalmar står under en ständig utveckling och institutionen strävar efter att hålla jämn takt med

Sveriges Sjömanshus har delfinansierat denna investering

En stor uppgradering har genomförts i skolans kombinerade Navigation- GMDSS-simulator, som delvis finansierats via Stiftelsens bidrag. Anläggningen har genomgått fått en omfattande uppgradering vilket har resulterat i en högre utnyttjandegrad.

Stiftelsens bidrag har också delfinansierat en omfattande uppgradering av institutionens Navigationssimulator nr 2. I denna an-

Jan Snöberg
Universitetslektor
Sjöfartshögskolan,
Linneuniversitetet, Kalmar
jan.snoberg@lnu.se



den tekniska utvecklingen inom sjöfartsnäringsen. Förutom behov av omfattande serviceavtal genomgår ständigt någon av institutionens simulatorer uppgraderingar, vilket är resurskrävande och dessutom kräver en långsiktig budgetplan.

Genom ett bidrag om 5 Mkr från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har Sjöfartshögskolan kunnat genomföra viktiga uppgraderingar och nyutvecklingar, vilka annars inte varit möjliga.

Sjöfartshögskolans lasthanteringsimulator har utrustats med visuell simulering som visar kameraövervakning av tankdäck och manifolder. En funktion som förstärker realismen i övningar och möjliggör nya övningsscenarioer. Bidraget från Stiftelsen

läggning har hela bryggkonsolen inkluderat Radar/ARPA och ECDIS uppgraderats till ett helt nytt koncept. Genom bidraget möjliggjordes dessutom i en ombyggnad av lokalerna med nytt instruktörsrum och ett separat serverrum för alla datorer. Därigenom har arbetsmiljön avsevärt förbättrats för både studenter och lärare.

Ovan beskrivna uppgradering har varit omfattande och tagit mycket tid i anspråk. Institutionen planerar att under 2014 uppgradera Navigationssimulator nr 1. En del av bidraget från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus finns avsatt även för denna förestående investering.

Fartygsdynamik

Anders Rosén

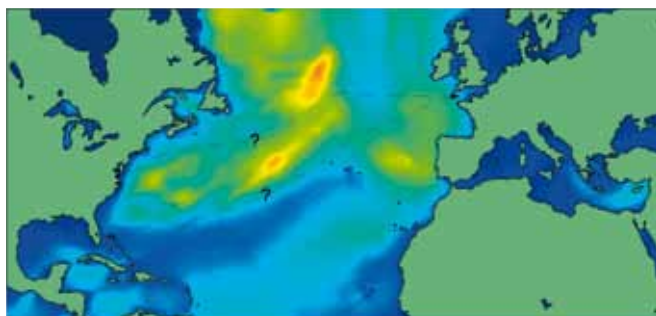
Lektor, Skeppsbyggare, PhD
Marina system
KTH, Stockholm
aro@kth.se

Med stöd från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Sjöfartsverket driver KTH forskningsprogrammet Fartygsdynamik i samarbete med företagen Wallenius och Seaware. Programmet tar ett brett grepp på området fartygs dynamik, det vill säga fartygets påverkan av vågor och vind och tillhörande sjösäkerhets- och prestandaaspekter. Den övergripande målsättningen är att möta sjöfartsnäringens och samhällets behov av förbättrad sjösäkerhet, transporteffektivitet, transportkvalitet, och arbetsmiljö ombord på fartygen. Forskningen rör såväl design som drift av fartyg och har bland annat omfattat analys av incidenter där fartyg råkat ut för stabilitetsförlust och parametrisk rullning; utveckling av metoder för simulering av fartygs rörelser i sjö; och utveckling av metoder för dynamisk stabilisering av fartygs rullningsrörelser. Forskningen inbegriper även utveckling av metoder som på olika sätt kan stödja fartygsbesättningar att framföra fartyg säkert och effektivt. Det handlar till exempel om metoder där information om fartygets egenskaper och väderprognoser används systematiskt för planering av säkra och effektiva rutter över haven.

Vanliga väderprognoser, som idag används för ruttplanering, bestäms med

matematiska modeller där man med utgångspunkt från rådande väderläge successivt simulerar kommande väderlägen genom att stega framåt i tiden. Det rådande väderläget, initialvärdena för simuleringen, beskrivs baserat på en kombination av observationer och beräkningar. På grund av atmosfärsystemets storlek och komplexitet är denna beskrivning alltid ofullständig. Vid instabila väderförhållanden gör detta att tillförlitligheten för prognoser mer än tre dagar fram i tiden normalt är ganska låg. Följaktligen blir tillförlitligheten låg även i ruttplanering baserat på sådana prognoser. Tillförlitligheten i väderprognoser kan studeras genom att simulera väderutvecklingen med varierade initialvärden. Härigenom erhålls inte bara en prognos utan istället en ensemble av ett stort antal olika prognoser för samma väderutveckling. Figur 2 är ett försök att illustrera detta. Här visas olika utfall inom en ensemble för en prognostid på 84 timmar för ett visst väderläge i Atlanten, där linjerna är isokliner motsvarande en signifikant våghöjd på 4 meter, och där varje linje motsvarar en viss prognos inom ensemblen. I områden där linjerna har liten spridning ger de olika prognoserna liknande resultat. Detta kan tolkas som att väderläget är stabilt och att prognoserna är tillförlitliga.

Figur 1: Vilket ruttval som har bäst balans vad gäller säkerhet och prestanda beror på hur vädret utvecklas under resans gång. Färgskalan i figuren representerar signifikant våghöjd för ett visst väderläge där de röda zonerna är lågtrycksområden med grov sjö.

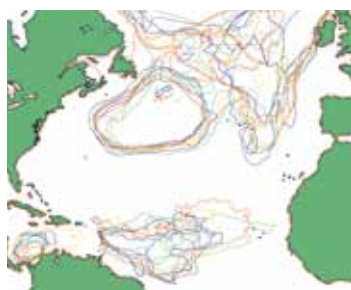


Där det är stor spridning mellan linjerna är prognoserna däremot mer osäkra, vilket kan leda till feltolkningar i ruttplaneringen.

Ensembleprognoser används idag av meteorologer för att bedöma prognososäkerheter. Inom forskningsprogrammet Fartygsdynamik utvecklas metoder för att utnyttja informationen i ensembleprognoser systematiskt vid ruttplanering för att möjliggöra bedömning av osäkerheten även i planerade rutter. Detta ger i sin tur möjlighet till ökning av såväl säkerheten som prestandan. En del i detta arbete handlar om utveckling av metodik för matematisk ruttoptimering. Denna metodik används sedan för att undersöka möjligheterna med och nyttan av att använda ensembleprognoser. Resultaten visar till exempel på möjligheter att minska risken för sena ankomster om man drar nytta av informationen i ensembleprognoserna, speciellt i hårt väder. Resultaten visar även på att uppskattningen av bränsleförbrukning kan bli mer pålitlig om ensembleprognoser används. I pågående forskning studeras hur dessa metoder och informationen i ensembleprognoserna kan användas i praktiken vid ruttplanering.

Forskningsprogrammets resultat kvalitets säkras och sprids genom publicering i internationella vetenskapliga tidskrifter, konferenser, workshops och böcker. Forskningsresultat sprids även till sjöbefäl, till exempel genom presentationer på Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdagar och genom utbildning av sjöbefäl. En del forskningsresultat har redan implementerats i Seawares system och används nu ombord på fartyg för ökad sjösäkerhet. Forskningen har även haft påverkat på utformningen av nya fartyg för ökad robusthet mot stabilitetsvariationer i sjö och motsvarande förbättring av sjösäkerheten. Forskningsprogrammet bidrar aktivt till det internationella sjösäkerhetsarbetet och utvecklingen av andra generationens intaktstabilitetskriterier inom IMO genom stöd till Transportstyrelsen och genom medverkan i en ny internationell kommitté för forskning och utveckling inom fartygs stabilitet och dynamik (SRDC/www.shipstab.org).

Forskningsprogrammet Fartygsdynamik är ett unikt exempel på så kallad trippelhelix-samverkan mellan akademi, sjöfartsnäring och myndigheter som skapar tydliga resultat som konkret förbättrar såväl sjösäkerheten som fartygsprestandan. Forskningsprogrammets första fas löpte från 2010 till och med 2013. Forskningsbehovet inom området fartygs dynamik är dock fortsatt stort och KTH, Wallenius och Seaware planerar för programmets andra fas som är tänkt att löpa från och med 2014 till och med 2016. Syftet är att förvalta och



Figur 2: Exempel på olika utfall inom en ensemble för en prognostid på 84 timmar för ett visst väderläge i Atlanten. Linjerna är isokliner motsvarande en signifikant våghöjd på 4 meter där varje linje motsvarar en viss prognos inom ensemblen.

vidareutveckla den nationella resurs som forskningsprogrammet och forskargruppen utgör, att knyta nya kontakter och utveckla nya samarbeten, och att fortsätta bidra till den samhälleliga kunskapsutvecklingen inom området fartygs dynamik och tillhörande frågeställningar kring sjösäkerhet, arbetsmiljö, transportkvalitet och transporteffektivitet, genom forskning, stöd till myndigheter och näring, och utbildning av forskare, skeppsbyggare och sjöbefäl.

Chalmers Simulatorutveckling

Mikael Hägg
Tekniklektor, Avdelningschef
Sjöfart och Marin Teknik,
CTH, Göteborg
mikael.hagg@chalmers.se

Den snabba tekniska utvecklingen ombord på handelsfartygen ställer allt högre krav på besättningens kompetens och färdigheter. En bra sjöbefälsutbildning är en viktig del i det proaktiva sjösäkerhetsarbetet för att förhindra och begränsa konsekvensen av olyckor till sjöss. Viktiga delar för att garantera höga praktiska yrkeskunskaper och färdighet, är fartygsförlagd utbildning, övningar med övningsfartyg och övningar i fartygssimulatorer. Vidare är det viktigt att införandet av nya tekniska system och tjänster, som t.ex. IMO:s e-navigations strategi, sker i samklang med arbetssituationen och arbetssätten ombord. En praktisk inriktad sjöfartsforskning kommer därför att på ett naturligt sätt stödja en anpassad utveckling av nya system samt en ständig pågående process för att förbättra utbildningarna.

Institutionen för Sjöfart och marin teknik, Chalmers tekniska högskola, har etablerat ett maritimt simulatorcenter genom att samlokalisera, modernisera, samt integrera befintliga fartygssimulatorer. Denna satsning stöds av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus med ett bidrag på fem miljoner kr.

Chalmers har de senaste åren utvecklat användandet av simulatorer i utbildningen. Simulatortiden har ökat, studenterna får tillgång till simulatorer även utanför schemalagd tid samtidigt som utveckling av simulatorpedagogik pågår på bredfront. Genom att integrera befintliga simulatorer kan Chalmers utveckla ”team based training”. Grundtanken är att kunna samträna delar av en fartygsbesättning. Detta innebär t.ex. att sjökaptensstudenter och sjöingen-

Satsningen öppnar upp nya möjligheter både inom sjöbefälsutbildningen och sjöfartsforskningen genom att kunna:

- simulera interaktionen mellan bryggarbete – maskinoperation – lastoperation
- simulera interaktionen mellan flera fartyg
- simulera interaktionen mellan fartyg och landcentraler (VTS centraler, JRCC) för att kunna studera nya e-navigations koncept.

sjöstudenter kan genomföra gemensamma simuleringsövningar i ”teamwork” både under normala förhållanden och i kritiska situationer. Chalmers har också på ett framgångsrikt sätt använt simulatorer som verktyg i forskningsprojekt. Ett exempel på detta är EU-projektet Horizon som studerade trötthet vid vaktgång ombord. Ett annat exempel är EU projektet MonaLisa där simulatorerna används för att se hur ny navigationsinformation och e-navigations-tjänster påverkar bryggarbetet.

Denna typ av anläggning har visat sig vara en mycket viktig tillgång i våra utbildningar samt i nationella och internationella forskningsprojekt.

BOKSLUT

Resultaträkning (tkr)

Intäkter

	Not	2013	2012
Utdelningar			
Aktiekonsortiet	1	7 477	10 655
Aktieindexkonsortiet	2	767	245
Aktieindexkonsortium utland	3	1 501	1 244
Räntekonsortiet	4	3 894	4 457
Övriga räntor	5	69	53
Summa direktavkastning		13 708	16 654

Verksamhetskostnader

Förvaltningsarvode		-471	-437
Administrationskostnader	6	-2 240	-2 253
Förvaltningskostnader	7	-619	-567
Marknadsföringskostnader		-406	-525
Summa verksamhetskostnader		-3 736	-3 782

Resultat före reavinster

Reavinster	8	4 245	5 857
Årets resultat före extraordinära poster och dispositioner		14 217	18 729

Dispositioner

Bidrag	14	-14 248	-14 024
Extraordinära poster	14	-443	241
Stadgeenlig avsättning till bundet kapital	14	-1 371	-1 665
Årets Resultat		-1 845	3 281

Balansräkning (tkr)

Tillgångar	Not	2013-12-31	2012-12-31
Anläggningstillgångar			
Placeringstillgångar	9	203 180	203 283
Inventarier, bokf. värde	10	0	0
Summa anläggningstillgångar		203 180	203 283
Omsättningstillgångar			
Långfristiga fordringar			
Innovationslån	11	2 768	3 050
Kortfristiga fordringar			
Upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	12	238	171
Skattekonto		1	3
Summa kortfristiga fordringar		239	174
Kassa och bank		4 523	4 063
Summa omsättningstillgångar		7 531	7 287
Summa tillgångar		210 710	210 570
Skulder och eget kapital			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	13	183 321	181 899
Fritt eget kapital	14	27 924	27 924
Årets resultat ¹⁾		-1 845	
Summa eget kapital		209 400	209 823
Skulder			
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		136	83
Upplupna kostnader ²⁾	15	311	151
Upplupna skatter	16	66	98
Beslutade ej utbetalade anslag	17	797	306
Kammarkollegiets fondbyrå ²⁾		0	109
Summa kortfristiga skulder		1 310	747
Summa skulder och eget kapital		210 710	210 570
Ansvarsförbindelser	18	6 250	14 650

¹⁾ Särredovisas fr.o.m. 2013-12-31

²⁾ Kammarkollegiets fondbyrå redovisas under Upplupna kostnader fr.o.m. 2013-12-31.

Sammandrag balansräkning (tkr) 2009-2013

Tillgångar	13-12-31	12-12-31	11-12-31	10-12-31	09-12-31
Anläggningstillgångar					
Placeringstillgångar	203 180	203 283	198 826	199 884	192 506
Inventarier netto bokf.v.	0	0	0	0	0
Omsättningstillgångar					
Långfristiga fodringar	2 768	3 050	2 650	2 290	563
Kortfristiga fodringar					
Upplupna intäkter o. förutbetalda kostnader	238	171	193	181	170
Skattekonto	1	3	0	2	50
Kassa o. bank	4 523	4 063	4 245	1 830	11 656
Summa tillgångar	210 710	210 570	205 914	204 187	204 945
Skulder o. eget kapital					
Eget kapital					
Bundet kapital	183 321	181 899	180 234	178 955	177 887
Fritt	26 079	27 924	24 643	23 415	24 572
Summa eget kapital	209 400	209 823	204 877	202 370	202 459
Kortfristiga skulder					
Leverantörsskulder	136	83	0	0	0
Upplupna kostnader	311	151	203	297	149
Upplupna skatter	66	98	106	80	72
Beslutade ej utbetalda anslag	797	306	626	1 323	2 157
Kammarkollegiets fondbyrå	0	109	102	117	108
Summa eget kapital och skulder	210 710	210 570	205 914	204 187	204 945
Ansvarsförbindelser	6 250	14 650	8 000	12 912	15 018

Noter

Redovisnings- och värderingsprinciper. Årsredovisningen har upprättats enligt Bokföringslagen och Årsredovisningslagen.

Placeringstillgångar

Stiftelsen har sina medel placerade hos Kammarkollegiet som sköter den ekonomiska förvaltningen för ett antal stiftelser och andra fonder. För förvaltningen har kammarkollegiet bildat ett antal konsortier.

Kammarkollegiet har ett särskilt beslutsorgan för denna kapitalförvaltning, Fonddelegationen.

Förvaltningen av Konsortierna sker utifrån ett regelverk fastställt av Fonddelegationen 2012-02-27.

Enligt av stiftelsens tillsynsmyndighet utfärdade föreskrifter får högst 70 % av stiftelsens eget kapital till bokfört värde placeras i aktier eller aktierelaterade fonder varav 25 % får vara utländska aktier eller i Sverige förvaltade fonder med inriktning på utländska aktier. Återstoden av det egna kapitalet skall placeras i räntebärande fonder eller konsortier.

I övrigt hänvisas till Fonddelegationens protokoll 2012:2 samt not 9.

Anslag till institutioner m.fl.

För anslag med längre löptider än pågående kalenderår och bestämda utbetalnings-terminer upprättas skriftliga avtal med bidragsmottagaren. Som ansvarsförbindelser har härvid upptagits det samlade beloppet

för åren efter beslutsåret enligt beslutad avtalsperioder. Övriga anslag skuldförs vid beslutstillfället och belastas direkt det fria fondkapitalet.

Innovationslån

Lån kan beviljas för projekt som

- syftar till att förbättra säkerheten, arbetsmiljön och trivseln för sjöfolk ombord
- bedöms ha en sådan ekonomisk bärighet att lånet kan återbetalas inom en 5-årsperiod.

Eftergift för återbetalning kan beviljas därest projektet bedöms varken ha gett eller kan förväntas ge ett tillräckligt stort ekonomiskt utbyte för att bära kostnaderna för eventuell återbetalning.

Eget kapital

Det egna kapitalet har uppdelats i bundet respektive fritt fondkapital.

Det bundna fondkapitalet utgörs av de medel Stiftelsen mottagit för förvaltning vid och efter dess bildande. Kapitalet har även tillförts stadgeenliga årliga avsättningar av direktavkastningen jämte vissa under tidigare år uppnådda betydande reavinster.

Den föreskrivna målsättningen för Stiftelsens förvaltning är att de mottagna medlen skall bevaras och behålla sin köpkraft i aktuellt penningvärde men att kapital därutöver är disponibelt för verksamheten.

Not 1

Utdelning från Aktiekonsortiet, svenska (tkr)

	Utdelning/andel		Utdelning (tkr)	
	2013	2012	2013	2012
Avstämningsdag 30 november				
En del av årets utdelning har reinvesterats i aktieindexk. svenska (3 600 tkr) resterande har utbetalats	193,15	267,35	7 477	10 655

Not 2

Utdelning från aktieindexkonsortiet (tkr)

	Utdelning/andel		Utdelning (tkr)	
	2013	2012	2013	2012
Avstämningsdag 30 november				
Årets utbetalning har utbetalats	5,13	2,91	767	245

Not 3

Utdelning från aktieindexkonsortiet (tkr) Utland

	Utdelning/andel		Utdelning (tkr)	
	2013	2012	2013	2012
Avstämningsdag 30 november				
Årets utdelning har utbetalats	177,89	147,46	1 501	1 244

Not 4 Utdelning från räntekonsortiet (tkr)

	Utdelning/andel		Utdelning (tkr)	
	2013	2012	2013	2012
Avstämningsdag 30 november				
Årets utdelning har utbetalats	4,42	4,97	3 894	4 457

Not 5

Övriga räntor, mm (tkr)

	2013	2012
Likvidkonto (förvalt av Kammarkollegiet)	0	9
Handelsbanken	16	41
Övrigt	53	3
Summa räntor	69	53

Not 6

Administrationskostnader (tkr)

	2013	2012
Löner	1 022	1 064
Arbetsgivaravgifter	105	95
Pensioner	5	55
Särsk. löneskatt på pensioner	1	13
Övriga personalkostnader	44	46
Andel i lokalkostnader	468	466
Kontorsmaterial och trycksaker	124	149
Småinventarier, underhåll samt leasing	97	44
Servicekontrakt	117	85
Konsulttjänster	70	67
Revision	82	76
Tele och porto	56	48
Försäkringar	30	29
Diverse kostnader	19	16
	2 240	2 253

Not 7

Förvaltningskostnader (tkr)

	2013	2012
Ordförande och vice ordförande fast arvode	30	30
Arbetsgivaravgifter på arvoden	7	7
Direktion förrättningskostnader inkl. sociala avgifter	302	324
Andel i lokalkostnader	152	152
Konferensresa	97	38
Uppvaktningar och övrig representation	31	16
	619	567

Not 8

Reavinster (tkr)

Under året har reavinster tagits hem i samband med avyttring av aktieandelar i Aktiekonsortiet, utland för att finansiera stiftelsens verksamhet.

	2013	2012
Reavinster, netto	4 245	5 857

Not 9

Placeringstillgångar

	Antal andelar		Kurs/andel (kr)		Förändr ¹ %	Bokfört värde		Marknadsvärde (tkr)	
	2013	2012	2013	2012		2013	2012	2013	2012
Förvaltade av Kammarkollegiet									
Aktiekonsortiet	39 384	39 853	5 623,91	4 602,69	22,19%	63 380	61 542	221 490	183 431
Aktieindexkonsortiet	149 489	149 489	140,02	116,43	20,26%	17 673	17 673	20 931	17 405
Aktieindexkonsortiet, utland	8 437	8 437	5 316,02	4 362,99	21,84%	13 029	13 029	44 853	36 812
Räntekonsortiet	881 059	896 734	125,41	126,78	-1,08%	109 097	111 038	110 492	113 687
Totalvärde						203 180	203 282	397 766	351 335
Övervärde						194 586	148 051	397 766	351 335

1) Förändringen är exklusive utdelning. Inklusiv utdelning är motsvarande värde 26,38%, 24,67%, 25,92% resp. 2,40%

Indexförändringar

KK:s jfr-index	2013/2012	2012/2011
OMX Stockholm Cap GI	27,77%	16,78%
OMX Stockholm 30 Cap GI	24,80%	17,40%
MSCI World Index NET (SEK)	25,66%	7,70%
OMRX Bond All 1-3 years	1,83%	3,10%
Källa Kammarkollegiet		

Not 10

Inventarier (tkr)

	2013-12-31	2012-12-31
Ingående bokförda värden		
Invärderade värden	1 667	1 667
Anskaffningsvärden	397	397
Årets nyanskaffning	0	0
Utgående bokfört värde	2 064	2 064

	2013-12-31	2012-12-31
Bokförd avskrivning		
Ingående ackumulerad avskrivning	-2 064	-2 064
Årets avskrivning	0	0
Summa bokförd avskrivning	-2 064	-2 064
Netto bokfört värde	0	0

Värderingen av de invärderade inventarierna har skett den 6 mars 1990 av Lars Edelstam, av Stockholms Handelskammare förordnad besiktningsman för konst- och antikviteter.

Inventariebeståndets sammansättning 2013-12-31

Möbler (varav med antikvärde 409)	570
Mattor	143
Gardinuppsättning	51
Böcker 15 hyllmeter (Matematik, Geografi, Nautica, Reseskildringar fr 1700-tal)	120
Böcker 54 hyllmeter (Använda i undervisning på Stockholms Sjöbefälsskola)	200
Bokverk Chapmans, Architectura Navalis Mercatoria	125
Atlas H J Hansen (1791)	30
Navigationsinstrument	92
Tavlor	292
Kontorsmöbler o. Utrustning	407
Övrigt	34
Summa bokfört bruttovärde	2 064

Inventarierna är egendomsförsäkrade för 2 818 tkr

Not 11

Innovationslån

Lån för vidareutveckling av projekt stiftelsen funnit värda att stödja. Lånen kan omsättas men har relativ lång löptid, upp till fem år.

Not 12

Upplupna intäkter och förutbetalda kostnader (tkr)

	2013	2012
Hyra	134	134
Förskottsbetalda kostnader	104	37
	238	171

Not 13

Bokfört bundet fondkapital (tkr)

	2013	2012
Sammansättning		
Vid Stiftelsens bildande överlämnade medel:		
Från Sjöfartsverket	3 863	3 863
Från Sjömanshus balanserade egna medel	12 890	12 890
Från Sjömanshus övertagna donationsmedel	4 041	4 041
Efter bildandet tillkommande medel tidigare förvaltade av:		
Sjöfartsverket	536	536
Sjöbefälsskolan i Stockholm	3 374	3 374
Handelsflottans Kultur- och fritidsråd	60	60
Lotsverkets Enskilda Pensionskassa	144	144
Västra Handelskammaren, Göteborg	126	126
Hilda Palmqvist, Härnösand 81/82	33	33
M/S Marneborg	10	10
Gåva enl Ingrid Falcks testamente, erhållen 2013	51	0
Stadgeenliga avsättningar,		
ingående balanserat värde	42 784	41 119
årets avsättning	1 371	1 665
Reavinster ingående balanserat värde	114 038	114 038
Summa utgående bokfört bundet fondkapital	183 321	181 899

Övertagna donationsmedel jämte tillkommande medel för vilka medel särskild redogörelse lämnats i skrift 99-12-31, har enligt av Kammarkollegiet fattade permutationsbeslut överförts till ovan redovisat bundet fondkapital att samförvaltas enligt Kungl. Maj:ts beslut 1972-05-05.

Under 2013 har 51 250 kr tillkommit genom en testamentlig donation.

I efterföljande sammanställning har redovisats kapitalets reala förändring 1973-2013, utvisande per 2013-12-31 ett ackumulerat överskott på 238 449 tkr (f.å. 190 724 tkr).

Kapitalets reala förändring 1973-2013 i tkr

Balansdag	Kapital enligt balansräkning exkl. disp. avkast	Ej realiserat övervärde i v.papper	Totalt kapital till marknadsvärde	Kapital-73 omräknat efter KPI-index	Real kapitalförändring vinst	Real kapitalförändring förlust	Akkumulerad vinst/förlust	KPI-index Basår -49
1973-06-30	20 794	-	20 794	20 794	-	-		287
1980-06-30	23 001	1 029	24 030	40 687	-	16 657	-16657	562
1985-06-30	30 282	31 414	61 696	68 042	19 831	9 520	-6 346	879
1990-06-30	126 780	34 466	161 246	92 005	84 412	8 825	+69 241	1 189
1991-06-30	128 837	24 545	153 382	100 284		16 143	+53 098	1 296
1992-06-30	131 125	16 984	148 109	102 296		7 285	+45 813	1 322
1993-06-30	133 566	43 614	177 180	107 223	24 144		+69 957	1 384
1994-06-30	135 407	53 733	189 140	109 978	9 205		+79 162	1 418
1994-12-31	135 767	58 584	194 351	110 911	4 278		+83 440	1 430
1995-12-31	146 143	67 676	213 819	113 393	16 986		+100 426	1 462
1996-12-31	148 650	107 705	256 355	112 850	43 079		+143 505	1 455
1997-12-31	149 618	139 500	289 118	114 711	30 902		+174 407	1 479
1998-12-31	165 812	139 121	304 933	113 470	17 056		+191 463	1 463
1999-12-31	166 764	262 272	429 036	114 945	122 628		+314 091	1 482
2000-12-31	167 794	257 050	424 844	116 262		5 509	+308 582	1 499
2001-12-31	166 036	206 116	372 152	119 365		55 795	+252 787	1 539
2002-12-31	169 585	104 038	273 623	121 847		101 011	+151 776	1 571
2003-12-31	170 576	133 638	304 214	123 398	29 040		+180 816	1 591
2004-12-31	171 476	150 079	321 555	123 708	17 031		+197 847	1 595
2005-12-31	172 636	204 973	377 609	124 794	54 868		+252 815	1 609
2006-12-31	173 921	238 727	412 648	126 810	33 023		+285 838	1 635
2007-12-31	175 324	203 992	379 316	131 212		37 734	+248 104	1 692
2008-12-31	176 862	89 504	266 366	132 360		114 098	+134 006	1 707
2009-12-31	177 887	142 787	320 674	133 584	53 084		+187 090	1 723
2010-12-31	178 955	181 042	359 997	136 668	36 239		+223 329	1 763
2011-12-31	180 234	130 690	310 924	139 304		51 709	+171 620	1 797
2012-12-31	181 899	148 051	329 950	139 226	19 104		190 724	1 796
2013-12-31	183 321	194 587	377 908	139 459	47 725		238 449	1 799

Kommentar:

Omräknat kapital efter KPI-index inkluderar i likhet med det bokförda kapitalet tillkommande donationsmedel 4,4 Mkr men ej realisationsvinster och stadgeenliga avsättningar. Kapital enligt balansräkning per 2001-12-31 har minskat med redovisat negativt värde för balanserat fritt eget kapital 2001.

Not 14

Fritt fondkapital

	2013	2012
Ingående kapital 1 jan.	27 924	24 643
Årets resultat, före extra ordinära poster och dispositioner	14 217	18 729
Stadgeenlig avsättning	-1 371	-1 665
Bidragsverksamheten		
Bidrag till behövande		
Gratial	-2 427	-2 621
Akut hjälp	-129	-181
Övriga bidrag till nytta och gagn för sjöfolket		
Stipendier	-1 980	-1 967
Utbildningsstöd	-5 092	-5 090
Forskning och utveckling	-2 350	-2 355
Kultur	-877	-791
Belöningar	-828	-962
Övriga bidrag	-565	-57
Summa bidrag	-14 248	-14 024
Förätningskostnader m.m.		
för stipendieverksamheten	0	0
för anslagsverksamheten	-25	-51
Avskrivning av fordran avseende innovationslån	-282	
Återförda ej utnyttjade anslag	45	540
Forskningsseminarium	-181	-248
Utgående kapital 31 december	26 079	27 924

Not 15

Upplupna kostnader (tkr)

Sammansättning	2013	2012
Reserv för revisionsarvode	20	20
Gratual	7	0
Reserv för tryckning årsberättelse	90	80
Diverse räkningar	144	26
Upplupna löner	50	25
Totalt	311	151

Not 16

Upplupna skatter (tkr)

	2013	2012
Skattedeklaration		
Arbetsgivaravgifter	15	23
Avdragen prel.skatt	51	75
Särskild A-skatt	0	0
Totalt	66	98

Not 17

Beslutade ej utbetalda bidrag (tkr)

Sammansättning	2013	2012
Utvecklingsstipendier	106	106
Anslag till institutioner m fl	691	200
Totalt	797	306

Utvecklingsstipendier

Utvecklingsstipendier utdelas i samband med den årliga belöningshögtiden, varvid ett delbelopp utbetalas. Restbeloppet utbetalas när stipendiaten redovisat att projektet slutförts. Ovan oreglerade stipendier har ålderssammansättning enligt nedan.

Beviljade år	2013	Totalt
	Antal	
2008	1	20
2009	1	20
2010	2	26
2012	1	20
2013	1	20
Totalt	6	106

Bidrag till institutioner

Detta avser ett Visualiseringsprojekt med 200 kr och Kalmar med 491 tkr avseende bidrag till doktorandtjänst, vilka ännu inte rekviderats.

Not 18

Ansvarsförbindelser (tkr)

Sammansättning

Stiftelsen Sveriges Sjömanshusmuseum

Löptid	2013-12-31
2014-2015	1 000

Avtalade tidsbestämda projektbidrag avseende:

CTH, forskartjänst

2014-2015 3 000

Kalmar, doktorandtjänst

2014-2015 1 250

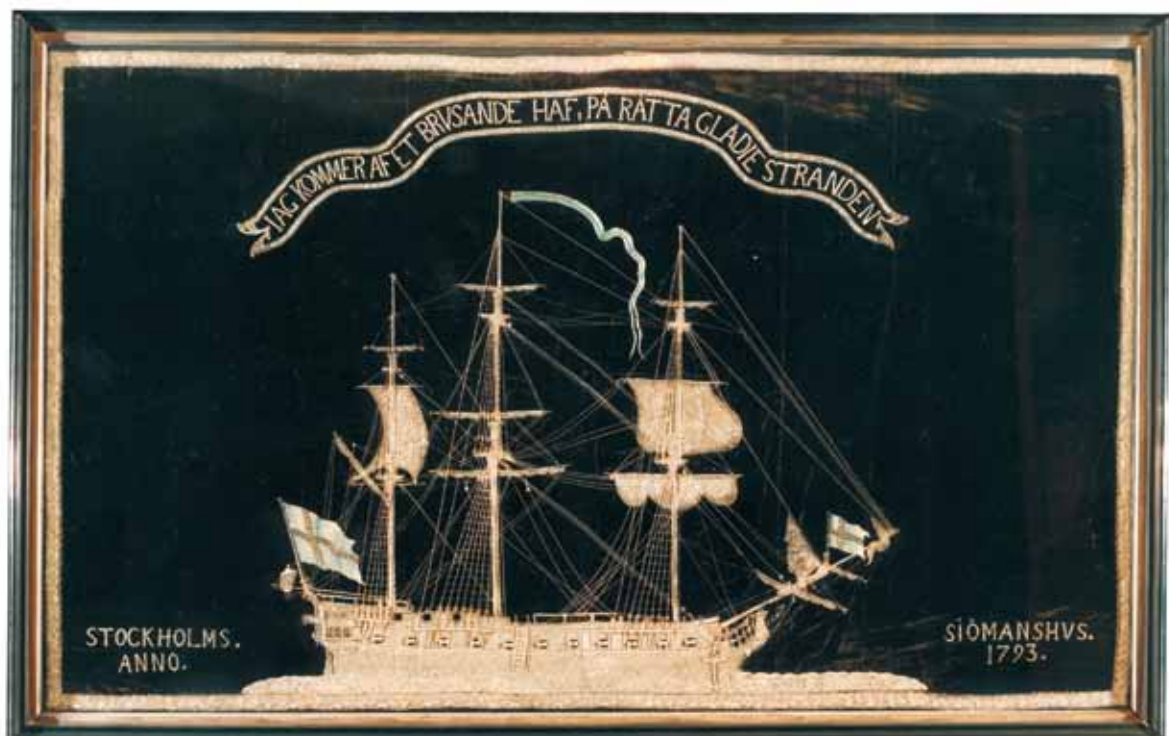
Sjöfartsforum

2014-2015 1 000

Summa ansvarsförbindelser

6 250

Av beloppet beräknas 3 250 tkr komma att förfalla till betalning under 2014.



Bårtäcke från 1783 som varit i Stockholms sjömanshus ägo fram till nedläggningen 1969. Det består av sammet med silvertråd. Bårtäcket hänger numera i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus kansli i Stockholm.

Stockholm den 7 mars 2014

Kenny Reinhold, Ordförande

Christer Themnér, Vice ordförande

Håkan Friberg

Bengt Eurén

Christer Lindvall

Christer Nordling, Kanslichef

Min revisionsberättelse har avlämnats 2014-05-

Jan Nyström, Auktoriserad revisor



REVISIONSBERÅTTELSE

Till direktionen i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus
Org.nr. 802005-7173

Rapport om årsredovisningen

Jag har utfört en revision av årsredovisningen för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2013. Stiftelsens årsredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 27-39.

Direktionens ansvar för årsredovisningen

Det är direktionen som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och för den interna kontroll som direktionen bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att jag följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur stiftelsen upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i stiftelsens interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i direktionens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mitt uttalande.

Uttalande

Enligt min uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av stiftelsens finansiella ställning per den 31 december 2013 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver min revision av årsredovisningen har jag även utfört en revision av direktionens förvaltning för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2013.

Direktionens ansvar

Det är direktionen som har ansvaret för förvaltningen enligt stiftelselagen och stiftelseförordnandet.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala mig om huruvida jag vid min granskning funnit att någon direktionsledamot handlat i strid med stiftelselagen eller stiftelseförordnandet. Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för mitt uttalande om förvaltningen har jag utöver min revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i stiftelsen för att kunna bedöma om någon direktionsledamot är ersättningskyldig mot stiftelsen eller om det finns skäl för entledigande.

Jag har även granskat om någon direktionsledamot på annat sätt har handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mitt uttalande.

Uttalande

Enligt min uppfattning har direktionsledamöterna inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

STOCKHOLM den

Jan Nyström
Auktoriserad revisor

Ordinarie ledamöter från 1 maj 2011

Kenny Reinhold
Christer Themnér
Håkan Friberg
Bengt Eurén
Christer Lindvall

Göteborg, ordförande, för SEKO Sjöfolk
Stockholm, vice ordförande, för Sjöbefälsföreningen
Göteborg, för Sveriges Redareförening
Stockholm, för Sveriges Redareförening
Åkersberga, för Sjöbefälsföreningen-O

Ersättare från 1 maj 2011

Karl-Arne Johansson
Karl-Erik Finnman
Per A. Sjöberger

Göteborg, för Kenny Reinhold
Helsingborg, för Christer Themnér
Göteborg, för Håkan Friberg
från 2012-05-11

Louise Langley
Jörgen Lorén

Göteborg, för Bengt Eurén
Göteborg, för Christer Lindvall

Tillsynsman

Gunilla Malmjöf

Sjöfartsverket



Kansliet i arbete – Christer, Inger och Olav.

Stiftelsens kansli

Christer Nordling
Inger Örnquist
Olav Johansen

Kanslichef
Kanslist
Ekonomiansvarig

Postadress
Telefon:
E-post:
Hemsida:
Organisationsnummer:
Plusgiro:

Katarinavägen 22, 1 tr, 116 45 Stockholm
08-641 44 37
info@sjomanshus.se
www.sjomanshus.se
80 20 05-7173
1568-5



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast 15 juli respektive 1 oktober
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/Sjöfartsgymnasium
- Förslag till "Belöning 2015" insänds före 1 november 2014.
- Gratial och akut hjälp vid behov.

Insänds till Kansliets adress enligt nedan.

*Katarinavägen 22, 116 45 Stockholm
tel 08-641 44 37
e-post: info@sjomanshus.se
www.sjomanshus.se*